



**Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
15. december 2023 kl. 10:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent.....	3
2	Meddelelser fra formanden.....	4
3	Budget 2024 2. behandling	5
4	Orientering om den økonomiske situation 2023	7
5	Orientering om status på flexharmonisering	12
6	Orientering om RejseBillet og nyt Rejsekort	15
7	Eventuelt	18

1 Valg af dirigent

Direktøren indstiller,

at næstformand Anders Bøge vælges som dirigent.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Anders Bøge, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

2 Meddelelser fra formanden

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 23. juni 2023.

3 Budget 2024 2. behandling

Direktøren indstiller,

at orienteringen om budgettet tages til efterretning.

Resumé

Orientering om budgettet for 2024 for drift af kollektiv trafik, Flextrafik og trafiksbets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2024, 2. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2025 til 2027, som vil blive behandlet af bestyrelsen 15. december 2023.

Sagsfremstilling

Budgetforslaget for 2024 blev i juni sendt i politisk høring ved bestillerne med høringsfrist 31. oktober 2023. Ændringer ifm. den politiske høring er blevet indarbejdet, og det opdaterede budget for 2024 er fremsat til endelig godkendelse af bestyrelsen på mødet 15. december 2023.

Ændringer til budgetforslag 2024 – 2. behandling

Nedenfor en kort gennemgang af de overordnede ændringer, der er foretaget i budget 2024 sammenholdt med den politiske høring:

Det samlede Budget 2024 er netto på ca. 2 mia. kr., hvilket er en stigning i budgettet på 24,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2023.

For busdriften er budgettet nedskrevet med 66,8 mio. kr. netto. Det skyldes hovedsageligt indregning af en ny indeksregulerings-model for AarBus, fald i elindeks samt kørselsændringer og sparekrav.

For Flextrafik er der en reduktion på 4,3 mio. kr. pga. regulering i kørslen med Flextur for Herning Kommune samt forventninger fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune om mindre kørsel.

Ny aftale for nedbrudskørsel for Letbanen giver anledning til en nedskrivning på 0,7 mio. kr. Togdriften er forøget med 4,9 mio. kr. grundet indregning af batteritog og ladeinfrastruktur samt øget statsligt tilskud til Holstebro-Skjern.

De samlede ændringer fra 1. behandling til 2. behandling udgør et fald på 68,3 mio. kr.

Indekseffekt

Indekseffekten, som består af indeksfremskrivning af udgifter modregnet takststigninger på indtægter, forventes i budget 2024 at medføre en merudgift sammenlignet med budget 2023 på 27,8 mio. kr. Det skyldes overvejende stigninger i P/L-reguleringer, hvilket gør, at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2024.

Midttrafiks likviditet

Midttrafiks likviditet følger ved udgangen af 2023 et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne, og i det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, vil

likviditeten også være på et stabilt niveau i 2024. Likviditetsdepoterne opretholdes stadig, og med rådgivning fra banken anvendes kassekrediten i beskedent omfang, da det samlet set er mere fordelagtigt end en repo-forretning på for højt et beløb. Rejse-kort og Rejseplan A/S har påbegyndt projektet med ny landsdækkende kommunikations- og mobilitetstjeneste, og trafikselskaberne skal bidrage med likviditet til projektet. Der er givet dispensation til delvis lånefinansiering, og det resterende bidrag betales som forskudt finansiering med Midttrafiks bestillere. Projektets betydning for likviditeten følges og frem til og med 2027 forventes projektet at påvirke Midttrafiks likviditet med knap 30 mio. kr.

Bilag

- 3.a Bilag 1, Hovednotat B2024
- 3.b Bilag 2, Byrdefordeling pr. område B2024
- 3.c Bilag 3, Bestillermateriale B2024
- 3.d Bilag 4, Oversigt over høringssvar B2024
- 3.e Bilag 5, Høringssvar B2024

4 Orientering om den økonomiske situation 2023

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Resumé

Indeksering af operatørpriser slutter i 2023 på et markant lavere niveau end budgetteret. Dertil er indtægter tilbage på niveau med budget 2023. På grund af turbulente år er der dog effektueret store besparelser på busdriften. Mange besparelser er allerede trådt i kraft fra køreplansskiftet 2023 mens flere besparelser er planlagt til køreplansskiftet 2024.

Sagsfremstilling

- Prisudviklingen i 2023 viser en reduktion i operatørudgifter på 38,7 mio. kr. for busdriften og 6,8 mio. kr. for Flextrafik – samlet 45,5 mio. kr. Dette er sammenlignet med det oprindelige budget 2023.
- Indtægterne viser en fremgang og er akkumuleret for januar-oktober på indeks 101 sammenlignet med budget 2023.
- Sammenlignet med 2019 forventes besparelser at give en reduktion i køreplan-timer på 11 % i 2024 og 12 % i 2025.
- Selvfinansierungsgraden forventes at være 46,4 % i 2024 og 48,1 % i 2025. I 2019 var selvfinansierungsgraden 48,5 %.

En uddybning af ovenstående punkter følger herunder.

Prisudvikling i 2023

Det første budgetforslag for 2023 blev lavet i maj 2022. Frem mod 2. behandling af budgettet i december 2022 steg indeksene, som bruges til prisregulering af kontrakter for bus og Flextrafik, markant. Af hensyn til Midttrafiks cash flow blev indeksene opdateret til nye og højere skøn.

Siden godkendelse af budget 2023 i december 2022 har indeksene sat sig en smule igen. Til det reviderede budget 2023 blev budgettet for busudgifter opdateret jf. indeksskøn fra maj 2023. Det gav anledning til en budgetreduktion på 24,4 mio. kr. for Midttrafiks ejere.

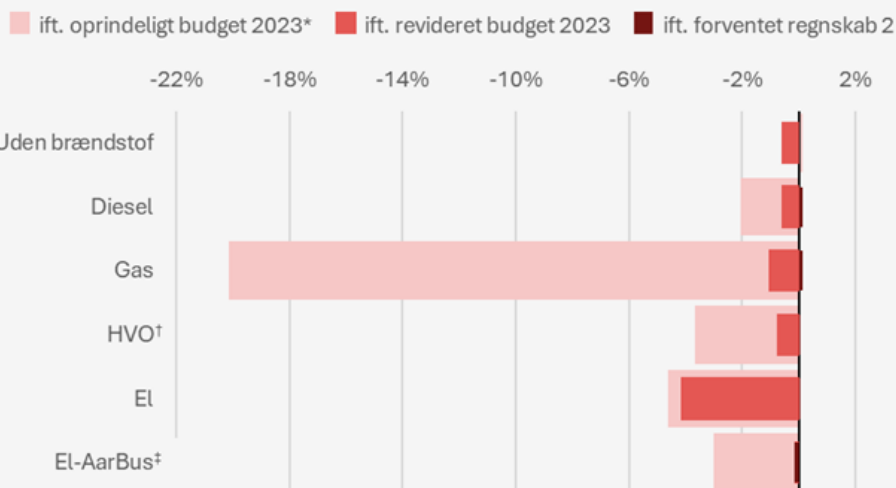
Forventet regnskab 2 bygger på indeksprognoser fra oktober 2023. Her ses yderligere fald i indeksene, som for Midttrafiks ejere skønnes at give en reduktion i busdriftens operatørudgifter på 15,2 mio. kr. udover det, der blev reduceret til revideret budget og 7,3 mio. kr. for Flextrafikken

Faktiske indeks for hele 2023 er nu kendt og der er en marginal stigning i indeks siden forventet regnskab 2. Således er der en merudgift, sammenlignet med forventet regnskab 2, på ca. 0,9 mio. kr. bus og 0,5 mio. kr. for Flextrafik.

Sammenlignet med det oprindelige budget 2023 har indeksfald således givet en samlet reduktion på 38,7 mio. kr. for busdriften og 6,8 mio. kr. for Flextrafik.

De faktiske indeks for 2023 er på niveau med forventet regnskab 2023. Dermed slutter året med store indeksfald sammenlignet med det oprindelige budget 2023

Ændring i indeks for forventet regnskab 2, 2023 jf. oktoberskøn (procent)



* Som vedtaget december 2022

† HVO anvende ikke til regulering af Midttrafiks operatørudgifter

‡ Særligt indeks vedr. AarBus.

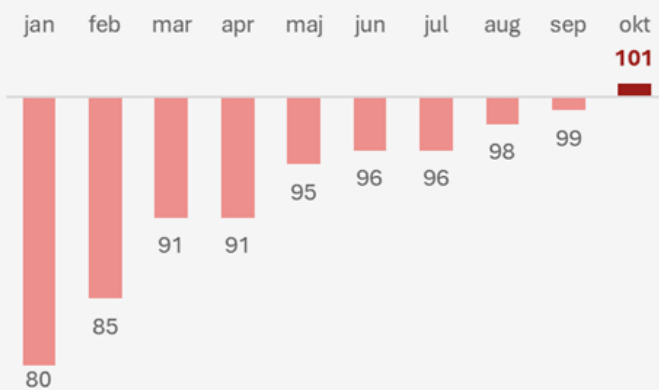
Kilde: Trafikselskaberne i Danmark

Status på indtægtsopfølgning

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, er aktuelt 1 % over de budgetterede 2023-indtægter. I budgettet for 2023 er der både indregnet den implementerede takststigning fra januar 2023, med en provenuøgning på ca. 25 mio. kr., samt en negativ covid-19 effekt (5 % indtægtsnedgang), som er mindre end tidligere år. Isolerer man de passagerdrevne indtægter (fratrækker diverse kompensationsordninger og offentlige tilskud) er de 3 % højere end budgetteret.

De akkumulerede indtægter, på tværs af bus og bane, er på indeks 101 af budget 2023

Udvikling i akkumulerede indtægter ift. periodiseret budget 2023, bus og bane



Besparelser på busdriften

Der er siden 2019 lavet væsentlige kørselsreduktioner i buskørslen, der bl.a. er nødvendiggjort af de høje indeksstigninger men også manglende indtægter ifm. Covid-19. Størstedelen af reduktionerne trådte i kraft til køreplansskiftet 2023, men der laves yderligere tiltag i 2024. Sammenholdes budget 2024 med regnskab 2019, er nettoprisen (operatørudgifter – indtægter) for en køreplantime steget med 27 % mens antallet af køreplantimer er faldet med 11 %. På følgende figur ses udviklingen i de gennemsnitlige netto-timepriser samt antallet af køreplantimer sammenlignet med regnskab 2019. I figuren er medregnet coronakompensation i 2020-22.

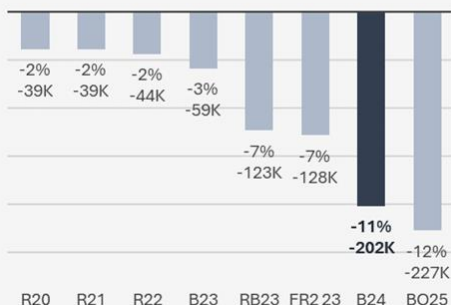
Nettoprisen for en køreplantime er steget 27 % siden 2019. I samme periode er antallet af køreplantimer faldet med 11 %.

Ændringer i busdriftens gennemsnitlige netto-timepriser samt køreplantimer siden regnskab 2019

Ændring i gennemsnitlig netto-timepris
(2019 = 392 kr./t)



Ændring i køreplantimer (tusind, K)
(2019 = 1.814K timer)

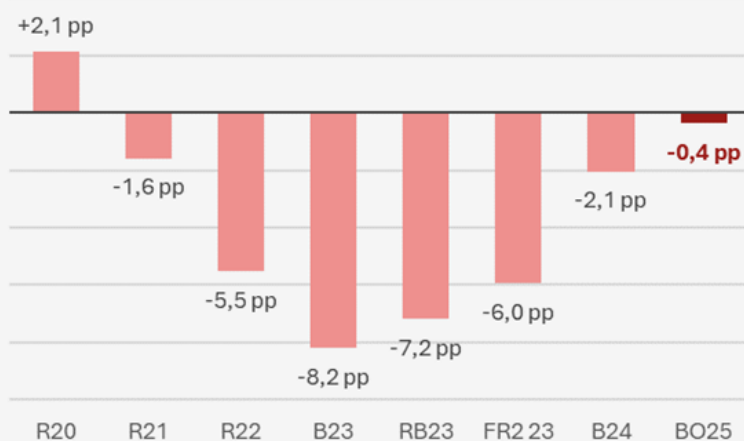


En vis udvikling i nettoprisen pr. time er forventet. Ideelt bør den maksimalt være lig udviklingen i bruttoudgiften, da der således opretholdes en bæredygtig selvfinansieringsgrad. Dog har der siden 2019 været en skævvridning i forholdet mellem udgifter og indtægter. Det er synliggjort i følgende figur, som viser udviklingen i selvfinansieringsgraden (indtægternes dækning af operatørudgifter). Det forventes, at vi i 2025 er tilbage ved udgangspunktet fra 2019 – dog med en væsentlig forringelse af serviceniveau som illustreret i forrige figur. I figuren er medregnet coronakompensation i 2020-22.

Selvfinansieringsgraden i 2025 forventes at være tilbage på 2019-niveau

Ændring i busdriftens selvfinansieringsgrad siden regnskab 2019 (procentpoint, pp)

(2019 = 48,5%)



Ovenstående figurer betragter Midttrafiks samlede driftsøkonomi for busdriften. Der kan være lokale forskelle, der mindsker eller forstærker de økonomiske udfordringer for den enkelte bestiller. I følgende tabel ses et overblik over ændringer i antallet af køreplantimer fra regnskab 2019 til budgetoverslag 2025 pr. bestiller.

Det samlede antal af køreplantimer for Midttrafiks ejere forventes i 2025 at være reduceret med 12 % sammenlignet med 2019

Udvikling i antallet af køreplantimer fra regnskab 2019 til budgetoverslag 2025 (tusinder)

Bestiller	R2019	R2020	R2021	R2022	E2 2023	B2024	BO2025	Udvikling	BO25 vs. R19	
									Timer	Procent
Favrskov	20,1	20,6	21,7	22,4	23,2	22,9	21,6		1,5	7%
Hedensted	7,2	10,0	10,3	10,2	9,9	9,9	9,9		2,7	37%
Herning	67,5	68,1	68,4	67,4	59,2	54,0	54,0		-13,5	-20%
Holstebro	39,5	29,0	29,0	27,5	25,0	15,8	6,7		-32,8	-83%
Horsens	72,0	79,7	83,0	83,6	78,8	72,3	70,3		-1,7	-2%
Ikast-Brande	20,4	21,0	21,1	21,3	20,6	20,3	20,3		-0,1	-1%
Lemvig	9,8	9,9	10,1	10,3	8,4	6,5	6,5		-3,4	-34%
Norddjurs	23,5	27,1	29,6	30,9	30,8	30,7	30,7		7,1	30%
Odder	9,4	10,1	10,2	10,0	9,6	9,7	9,7		0,2	3%
Randers*	121,8	123,4	122,9	122,4	120,7	121,6	121,6		-0,1	0%
Ringkøbing-Skjern	34,7	33,9	31,7	32,2	30,3	30,2	30,2		-4,4	-13%
Silkeborg	83,7	82,5	79,5	77,4	68,0	59,1	56,1		-27,6	-33%
Skanderborg	32,2	33,8	32,7	30,2	28,0	28,0	28,0		-4,2	-13%
Skive	39,3	39,9	39,6	39,9	39,4	37,6	35,3		-4,0	-10%
Struer	9,3	9,8	9,1	8,5	7,5	7,1	7,1		-2,2	-23%
Syddjurs	24,2	27,8	27,9	28,2	27,1	26,7	26,7		2,5	10%
Viborg	72,9	75,5	76,0	75,3	71,6	63,0	55,5		-17,4	-24%
Aarhus	540,9	544,9	544,9	545,3	539,5	537,1	537,1		-3,7	-1%
Region Midtjylland	629,9	572,4	571,8	571,8	532,3	504,0	504,0		-125,9	-20%
I alt	1.858,4	1.819,6	1.819,5	1.814,7	1.730,0	1.656,6	1.631,2		-227,2	-12%

*Randers Kommune har fremlagt et sparekrav på 7 mio. kr. årligt med halvårseffekt i 2024. Dette er indregnet i budget og overslagsår som en simpel reduktion af tilskudsbehovet, og konsekvenser heraf indgår således ikke i tabellen.

5 Orientering om status på flexharmonisering

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Resumé

Kommunerne har haft mulighed for en tilpasningsrunde med driftsstart til januar. Her kommer 40 nye flexturknudepunkter og fem nye plusturknudepunkter. Hedensted Kommune får plusturknudepunkter og dermed er Struer Kommune den eneste, som ikke har dette i Region Midtjylland.

Antallet af flexture er steget med ca. 6 % siden harmoniseringen sammenlignet med samme periode sidste år. Kommunernes udgift er dog samlet set faldet med 5 %. Samtidig er samkørselsgraden på flexture steget, hvilket kan bidrage til den faldende udgift.

Plusturantallet er steget hver måned siden harmoniseringen, og fire kommuner har mere end 500 udførte ture i perioden. Sam- og kædekørselsgraden er også størst i disse kommuner.

Antallet af bestillinger via Rejseplanen stiger støt hver måned på både flex- og plustur, men det har ikke påvirket hverken driften eller antallet af opkald til Servicecentret.

Antallet af kundehenvendelser, der omhandler harmoniseringen, ligger på 30 stk. fra 26. juni – 15. november 2023 ud af 600 henvendelser.

Sagsfremstilling

26. juni 2023 trådte harmoniseringen af Flextrafiks åbne produkter; flextur, flexbus og plustur i kraft.

Harmoniseringen medførte en ensretning af taksterne på flextur, implementeringen af ca. 200 flexturknudepunkter og ca. 100 plusturknudepunkter, samt ophævelsen af kommunegrænser.

I orienteringen giver administrationen en status på, hvordan det gået siden harmoniseringen med fokus på flextur og plustur, som er de to produkter, hvor den ændring har fundet sted.

I orienteringen til bestyrelsen i november 2023 oplyste administrationen, at der var mangler i data pga. tekniske fejl. Disse er nu blevet rettet og data er opdateret for hele perioden siden lanceringen af harmoniseringen.

Kommunernes serviceniveau

Indtil 15. november 2023 havde kommunerne mulighed for at melde ændringer til deres knudepunkter og evt. byzoner ind i den anden tilpasningsrunde med forventet implementering 9. januar 2024.

Dette har resulteret i 40 yderligere flexturknudepunkter (15 i Favrskov, fem i Hedensted og 20 i Skive) og fem yderligere plusturknudepunkter (et i Favrskov og fire i Hedensted) (se bilag 1, tabel 1 og figur 1 for fordelingen af knudepunkter i kommunerne). Dermed er Struer Kommune den eneste kommune, som ikke tilbyder plusturknudepunkter.

Flextur

I tabel 2, bilag 1, ses det, at der samlet set er sket en stigning på ca. 6 % på antallet af flexture i perioden 26. juni 2023 – 31. oktober 2023 sammenlignet med samme periode sidste år, og seks kommuner oplever en stigning i turantallet på mere end 20 %. Det er Herning (ca. 111 %), Horsens (ca. 21 %), Ikast-Brande (ca. 35 %), Odder (ca. 36 %), Struer (ca. 56 %) og Viborg (ca. 49 %).

Tabel 2, bilag 1, viser også, at udviklingen for antallet af samkørte ture generelt er steget med ca. 9 % for perioden 26. juni – 31. oktober 2023 sammenlignet med samme periode i 2022.

Antallet af forgæves ture er, jf. tabel 2, bilag 1, er generelt steget med ca. 18 % fra 26. juni – 31. oktober 2023 ift. samme periode sidste år. Forgæves ture er bestilte ture, hvor bilen kører ud, men ikke får en kunde med. Hvad grunden til stigningen er, vides ikke, men en formodning er, at kunderne anser de åbne ordninger for nogen, som alligevel kører, hvis jeg ikke skal bruge den, ligesom bussen og derfor bliver turene ikke afbestilt, hvis de alligevel ikke skal bruges. Administrationen planlægger at kigge ned i, hvordan antallet af forgæves ture kan mindskes på tværs af alle ordningerne i flextrafik i Q1 2024.

Tabel 3 i bilag 1 viser fordelingen af flexture til/fra knudepunkter pr. kommune. Fem kommuner har over 1.000 ture til/fra knudepunkter: Hedensted (1.083), Horsens (1.675), Norddjurs (1.302), Skanderborg (2.020) og Syddjurs (1.534). Både Skanderborg og Syddjurs har mange knudepunkter i deres kommuner, og for de to kommuner samt Hedensted og Horsens gælder også, at de tidligere havde den lave takst på 4 kr. pr. km, hvilket kan forklare den store benyttelse i disse. For Norddjurs Kommune kendes der ikke en begrundelse.

Udgiften for kommunerne er sammenlagt faldet med 5 % i perioden 26. juni – 31. oktober 2023 ift. samme periode sidste år, hvilket bl.a. kan skyldes den øgede samkørsel. Fem kommuner har dog set en stigning i udgiften på mere end 30 %: Ikast-Brande (31 %), Odder (120 %), Skive (69 %), Struer (89 %) og Viborg (31 %) (se yderligere i bilag 1, tabel 4). For

Ikast-Brande, Odder, Struer og Viborg kan dette forklares med stigningen i turantallet. Hvad den øgede udgift i Skive Kommune skyldes, er der ikke en umiddelbar forklaring på, da der er sket et fald i deres turantal og deres flexturopsætning ikke har ændret sig betydeligt ifm. harmoniseringen. Det skal dog bemærkes, at den procentvise stigning kan virke højere ift. den faktiske økonomiske betydning for kommunerne, jf. bilag 1, tabel 4.

Plustur

Plustur er blevet taget godt imod af kunderne og i fire kommuner er der udført mere end 500 ture i perioden 26. juni – 31. oktober 2023: Horsens (1.086), Norddjurs (520), Skanderborg (1.016) og Syddjurs (722) (se mere i bilag 1, tabel 5). Skanderborg og Norddjurs kommuner havde begge plustur før harmoniseringen, så der var kendskabet til ordningen allerede etableret. For Horsens kan antallet af ture skyldes, at de er nabokommune til Hedensted Kommune, som ikke har plustur indtil primo 2024 og derfor køres kunder fra Horsens Kommune til Hedensted Kommune. Syddjurs Kommune har altid gjort stor brug af den åbne flextrafik, især flextur, og det må derfor formodes at kunderne fra denne kommune er bekendte med, hvordan det fungerer og derfor har mod på at bestille og bruge plustur også.

I de kommuner, der har flest udførte plusture, ses også den største grad af sam- og kædekørsel (se mere i bilag 1, tabel 5).

Som det fremgår af tabel 6 i bilag 1, er det Horsens, Skanderborg og Syddjurs kommuner, der har haft den højest udgift til plusturordningen siden harmoniseringen med en bestillerudgift på hhv. ca. 175.500 kr., ca. 152.000 kr. og ca. 120.000 kr. Dette kan forklares med det høje antal af udførte ture i disse kommuner.

Kunderne

I perioden fra 26. juni tom. 31. oktober 2023 er der bestilt ca. 3.500 flexture via Rejseplanen, ca. 15.000 flexture på midttrafik.flextrafik.dk/Flextrafik app'en og ca. 35.500 flexture telefonisk.

Antallet af både flex- og plusture bestilt via Rejseplanen er steget hver måned siden harmoniseringen, men det har ikke påvirket driften af flextrafik og antallet af kald til bestillingsmodtagelsen ligger generelt stabilt med et gennemsnit på ca. 4.000 kald om ugen i perioden uge 26 - 45.

Både kunder og kommuner har henvendt sig, da de oplever, det er svært at finde knudepunkterne og deres navne. Administrationen har opfordret kommunerne til at informere yderligere om, hvilke knudepunkter der findes i de enkelte kommuner, samt oplyse at der både findes et kort og en liste over flexturknudepunkterne på Midttrafiks hjemmeside.

Fra 26. juni tom. 15. november 2023 er der modtaget ca. 600 kundehenvendelser, hvoraf 30 er registeret som omhandlende harmoniseringen. Til sammenligning modtog administrationen ca. 500 kundehenvendelser i samme periode sidste år.

Henvendelserne fra perioden i 2023 omhandler primært:

- Priserne generelt
- At der ikke længere er rabat for medrejsende
- Kendskab til knudepunkter, herunder hvordan man finder ud af, hvor knudepunkterne ligger og hedder
- Reglerne for rejsegaranti på plustur (at der ikke gives rejsegaranti på den samlede rejse, hvis der indgår produkter fra fx DSB og Arriva)

I forbindelse med mødet i Repræsentantskabet bliver der lejlighed til at få en rundvisning ved Midttrafiks bestillingsmodtagelse og trafikstyring.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Status på benyttelsen og økonomien for Flexharmoniseringen

6 Orientering om RejseBillet og nyt Rejsekort

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Resumé

Midttrafiks billetportefølje står over for gennemgribende forandringer, når Rejsekort & Rejseplan A/S lancerer nye landsdækkende digitale alternativer til både det fysiske Rejsekort og Midttrafik App.

Sagsfremstilling

Med ændring af lov om trafikselskaber (L206, marts 2019) skal Rejsekort & Rejseplan A/S på vegne af selskabets ejere – trafikvirksomhederne – anskaffe, idriftsætte og levere én samlet national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Det vil være i form af dels en digital tjeneste, som brugere kan tilgå via mobile enheder, og dels en ikke-digital løsning til de kunder, der ikke har mulighed for at købe billetter via en mobil enhed.

De nye løsninger muliggør, at Midttrafik kan udfase det nuværende meget omkostningstunge Rejsekortsystem og infrastruktur i form af de blå punkter. Den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste vil skulle dække hele Danmark og inkluderer – når den er fuldt udrullet – alle standard-billetprodukter.

Det er planen, at den nye trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i perioden fra 2022 til 2026. Det indbefatter, at ca. 3 mio. Rejsekort-kunder skal tilbydes at flytte fra en kendt platform til en ny digital løsning.

I det følgende gennemgås de løsninger, kunderne vil blive tilbudt i de nye landsdækkende løsninger.

RejseBillet

En app hvor kunden køber sin billet inden rejsen påbegyndes og betaler med Mobile-Pay eller betalingskort. Første version af RejseBillet blev lanceret 23. august 2023.

På nuværende tidspunkt er det muligt at købe enkeltbilletter og periodekort i appen, og fra 4. december, hvor del 2. af RejseBillet projektet går i luften, bliver det muligt at købe Ungdomskort og specialbilletter, som fx Midttrafik dagsbillet. Det er planen at Midttrafik åbner for salget af Ungdomskort og specialbilletter på RejseBillet, i løbet af foråret 2024.

Digitalt Rejsekort

En app, hvor kunden checker ind ved rejsens start og ud ved rejsens afslutning. Prisen beregnes når rejsen afsluttes, som det kendes fra det nuværende Rejsekort, hvilket baseres på GPS-data. Med det digitale Rejsekort forsvinder det nuværende plastikkort og standerne til tjek ind og tjek ud.

Det digitale Rejsekort vil blive sat på markedet i 2024 med gradvis indfasning af de nuværende Rejsekort kundetyper, som voksen, pensionist, handicap etc.

Den ikke-digitale løsning

Løsningen er baseret på kontaktløs betaling, hvor kunden enten kan bruge sit eget token (fx en nøglebrik), et Rejsekortlignende kort eller sit kreditkort til at checke ind med. Til forskel fra det nuværende Rejsekortsystem, er der ikke længere en check ind og check ud funktion, kunden skal derimod på en skærm vælge, hvor mange zoner de ønsker at rejse, og herefter bipse deres kort på en validator, og ikke foretage sig noget når rejsen er slut.

For kunderne vil det fremadrettet være muligt at købe billetter og fylde rejser på sit kort via webshop eller eksisterende Rejsekort-salgssteder. Dertil kommer der en endnu ikke defineret løsning, som muliggør chaufførbetjent billetsalg i bussen.

Projektets formål

Endemålet for projektet er at lancere en MaaS-app (Mobility as a service), som skal samle de overstående løsninger i én app. Målet er at gøre den kollektive mobilitet sømløs og intuitiv med integreret planlægning, reservation og billetkøb samlet ét sted.

En styrket realtids-trafikinformation skal gøre det nemmere at benytte kollektiv transport, specielt når rejsen har flere skift, og når der opstår uventede situationer med forsinkelser, aflysninger, sporændringer m.m. Det er således vigtigt, at den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste bidrager til at reducere en række af de kendte kundebarrierer for at bruge den kollektiv transport.



Projektets økonomi

De nye løsninger muliggør, at Midttrafik kan udfase det nuværende meget omkostningstunge Rejsekortsystem og infrastruktur i form af de blå punkter. Den samlede økonomi i projektet er på 496 mio. kr., hvor Midttrafiks andel er på 39,7 mio. kr., svarende til 8,8 %.

Den aktuelle status på projektets business-case, er at Midttrafik kan forvente årlig besparelse på i gennemsnit 18,2 mio. kr. i perioden 2028-2032, og 31,5 mio. kr. årligt fra 2033 og frem, når Midttrafik har færdigafdraget gamle lån vedrørende Rejsekort-udstyr.

Der er stadigvæk en del ubekendte faktorer i projektet, som giver en væsentlig usikkerhed om forudsætningerne for overholdelsen af projektets samlede økonomiske

ramme. Fx at den ikke-digitale løsning ikke rummer en løsning for chaufførbetjent billetsalg, så eventuelle udviklings- og udstyrsomkostninger hertil, er ikke indregnet i projektet økonomi.

Selve projektets økonomi beror på, at den opstillede tidsplan for implementeringen af RejseBillet, Digitalt Rejsekort og ikke-digitale løsning, overholdes. Rejsekort & Rejseplan A/S vurderer selv, at projektet bør betragtes som et højrisikoprojekt, da tidsplanen betragtes som stram med en begrænset buffer for uforudsete hændelser. Projektet kræver derfor et relativt uproblematisk forløb, hvis plan og økonomi skal overholdes. Dertil er tids- og aktivitetsplan stram pga. hårde deadlines for Rejsekortsystemets nedlukning.

Når de nationale digitale løsninger måtte have vist sig at tilbyde Midttrafiks kunder lige så gode billetteringsmuligheder, som de har i dag i Midttrafiks egen app, vil Midttrafiks egen app også kunne udfases. Dette vil medføre en årlig besparelse på ca. 2,2 mio. kr., hvoraf 0,6 mio. kr. vedrører administrationen af Ungdomskort.

Projektets finansiering

For ikke at påvirke Midttrafiks bestillers økonomi, bliver investeringen i fremtidens Rejsekort, herunder den ikke-digitale løsning, finansieret gennem en kombination af låneoptag hos Kommunekredit, samt med træk på Midttrafiks kassekredit.

Midttrafiks bestyrelse har godkendt, at Midttrafik låner op til 68 mio. kr. til finansieringen af projektet, ydermere har Indenrigs- og Sundhedsministeriet givet Midttrafik dispensation til i perioden 2023-2025 at kunne foretage låneoptag for op til 40 mio. kr. samt 49 mio. kr. i perioden 2026-2031.

Dette skal både dække Midttrafiks omkostninger til projektet, samt de lån som Midttrafik yder til Rejsekort & Rejseplan A/S. Begge dele påbegyndes tilbagebetaling, når udfasningen af det nuværende Rejsekortsystem er færdigt i slutningen af 2026.

7 Eventuelt